BIULETYN INFORMACYJNY IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

WYCHODZI 3 RAZY W MIESIĄCU

ROK I. | GDYNIA, dnia 22 sierpnia 1932 | NR. 21

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni
Referat Prasowy, ul. Świętojańska, tel. 1643.
PRENUMERATA: w kraju kwartalnie 3 zł., zagranicą 5 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni — Redaktor Józef Kunert L. S. C.

TREŚĆ:

W sprawie stosowania pozwoleń przywozowych.

W zmiankowym wyżej przedmiocie istnieje szereg zarządzeń Ministerstwa Skarbu skierowanych do władz celnych, które to zarządzenia nie zawsze są znane szerokiemu ogółowi importerów.

Niektóre z tych zarządzeń, mając wyłącznie charakter pouczenia dla urzędów celnych, nie zostały opublikowane w Dzienniku Ministerstwa Skarbu, ani też podane do wiadomości publicznej w inny sposób. Na tle nieznajomości tych spraw powstają trudności przy odprawie celnej odnośnych towarów, przez co zarówno spedytorzy jak i odbiorcy narażeni są na dotkliwe straty.

Ostatnio wydało Ministerstwo Skarbu wyjaśnienie do okólników z dnia 5. 12 1931 roku i 15. 2. br. w omawianym tu przedmiocie, które reguluje warunki, na podstawie których może ekspedytor załatwiać formalności celne i ekspedycję towarów objętych pozwoleniami przywozowemi.

Są to warunki następujące:

1) Jeżeli dokumenty przywozowe opiewają na firmę ekspedycyjną, a dokumenty handlowe na firmę, na którą opiewa pozwolenie, to zastosowanie tego pozwolenia może mieć miejsce tylko w tym wypadku, jeżeli ta właśnie firma ekspedycyjna jest uwidoczniona na pozwoleniu w rubryce „ekspedytor" i jeżeli z przedstawionych dokumentów handlowych niewątpliwie wynika, że przesyłka przeznaczona jest dla firmy, która otrzymała pozwolenie przywozu

2) Jeżeli w pozwoleniu przywozu nie jest wskazana firma ekspedycyjna, a wszelkie dokumenty wystawione są na firmę, na którą opiewa pozwolenie przywozu, to zastąpić tą firmę przy załatwieniu formalności celnych może każda upoważniona przez nią osoba lub firma posiadająca wymagane kwalifikacje.

3) Nie jest dopuszczalna cesja firmy ekspedycyjnej uwidocznionej w pozwoleniu przywozu na inną firmę. Jeżeli więc w pozwoleniu przywozu wskazana jest firma ekspedycyjna, to tylko ta firma może załatwić formalności celne.

4) Wszelkie cesje dokumentów handlowych jak i przewozowych mogą być honorowane tylko w tym wypadku jeżeli są dokonane przez właściwego nadawcę towaru, względnie wystawcę dokumentów handlowych.

Zwrócić wypada szczególną uwagę na 3 i 4 warunek, ponieważ często na pozwoleniach przywozowych w odnośnej rubryce, podane są firmy spedycyjne lądowe, które przy przewozie towarów drogą morską nie są upoważnione do załatwiania formalności celnych w porcie, lub też takie firmy portowe, które nie uzyskały uprawnień na załatwianie tych formalności. W tym wypadku podane na pozwoleniu firmy posługują się cesjami, czem jednakże nie umożliwiają załatwienia sprawy. Jedyną możliwością usu-

nięcia tych przeszkód jest zmiana w tekście pozwolenia przywozowego, co jednakże połączone jest z poważnymi kosztami.

Dla uniknięcia tych trudności zaleca się w wypadkach, kiedy towar przychodzi drogą morską — przez porty polskie — posługiwać się jedynie portowemi firmami ekspedycyjnemi, które posiadają koncesję na załatwienie formalności celnych.

Spis tych firm podajemy w niniejszym numerze biuletynu.

Możliwości eksportu drzewa przez Gdynię.

W dniu 17 bm. bawił w Gdyni Związek Eksporterów Drzewnych. Przy tej sposobności obejrzano port gdyński i jego urządzenia, a następnego dnia Związek zwiedził port gdański.

Dotychczas przez port gdyński szły jedynie małe ilości drzewa i tak: w r. 1928 — wywieziono 2.140 t; w r. 1929 nie eksportowano zupełnie — r. 1930 — 2.058 t; w r. 1931 ilość eksportowanego drzewa wzrosła znacznie, osiągając cyfrę 27.544 t i wreszcie w ciągu pierwszego półrocza 1932 r. wywieziono 10.085 t.

Na składowanie drzewa oddano dopiero w ostatnim roku większe tereny a mianowicie 60.000 m^2. Place te zajęła Polska Ajencja Eksportu Drewna — „Paged". jako Ekspozytura Lasów Państwowych. Drugi plac o powierzchni 20.000 m^2 przydzielono prywatnej spółce „Drewnoport„ dla drzewa z lasów prywatnych.

Obecne możliwości eksportowania drzewa przez nasz port nie są, jak z powyższego wynika wielkie. Jednakże port gdyński dysponuje przestrzenią około miljona metrów kwadratowych, którą w miarę potrzeby będzie mógł oddawać i urządzać na cele składowania i eksportu drzewa. Urządzeniu tych placów już w chwili obecnej stoi na przeszkodzie głównie brak połączeń kolejowych. Pozatem przystąpiłby zarząd portu do niezwłocznego urządzenia wymienionych placów, gdyby port gdański nie mógł sprostać potrzebom polskiego eksportu drzewa, albo okazał się za drogim. W każdym razie, mogą być eksporterzy polscy pewni, że zarząd portu gdyńskiego, uwzględniać będzie realne potrzeby tego eksportu i gotów jest do bezwzględnie przychylnego potraktowania wszelkich odnośnych konkretnych zgłoszeń.

Sprawozdanie eksportowe z okręgu Izby.

Zboże: Na rynku zbożowym nastąpiło dalsze pogorszenie. Zarówno obroty handlowe jak również i ceny zbóż uległy poważnemu zmniejszeniu. Spadek ceny na żyto wynosi od 2—3 zł., a na pszenicę od 2—2,50 zł. na 100 kg. Wobec nadziei na dalsze zbiory tak w kraju jakoteż zagranicą oraz niepewności co do sytuacji rynkowej po żniwach, jak również co do kształtowania się przyszłych cen, odbiorcy powstrzymywali się z zakupem zbóż. Podaż zboża była naogół przez cały lipiec równomierna pomimo rozpoczęcia żniw a nawet pod koniec miesiąca nastąpiło pewne osłabienie. Wstrzymanie w drugiej połowie czerwca b. r. przez Państwowe Zakłady Przemysłowo-Zbożowe zakupów interwencyjnych trwało także w lipcu br. Handlowe tranzakcje eksportowe ograniczały się jedynie do mniejszych ilości jęczmienia, owsa i zboża strączkowego (grochu). W pierwszych dwuch wypadkach eksport dokonywany był za pośrednictwem firm gdańskich, w ostatnim zaś bezpośrednio przez firmy pomorskie do Danji i Norwegji.

Ziemniaki: Miesiąc lipiec zasadniczo nie jest miesiącem eksportu ziemniaków. W tym miesiącu wchodzi bowiem w grę tylko eksport ziemniaków młodych, których produkcja u nas nie stoi na dostatecznym poziomie. To też firmy pomorskie tranzakcji eksportowych w miesiącu tym nie dokonywały, tak wskutek braku odpowiedniego materjału, jakoteż z powodu niezwykle ciężkich utrudnień eksportowych, stawianych przez zagranicę. Wewnętrzne tranzakcje staremi ziemniakami nie były dokonywane, zaś obroty wczesnemi czynione były w większych ilościach przez producentów i drobnych pośredników a co w mniejszych ilościach przez kupców-hurtowników. Przeciętne ceny ziemniaków wczesnych wahały się w detalu w zależności od gatunku od 7—12 zł. za 100 kg. loco rynek lub sklep.

Przetwory młynarskie: Sytuacja w handlu wewnętrznym przetworami młynarskiemi doznała poprawy. Młynom handlowym na Pomorzu udało się sprzedać nietylko całą produkcję miesięczną, która coprawda wynosiła tylko 55% ogólnej zdolności przemiałowej, ale usunąć także nagromadzone zapasy mąki z poprzednich miesięcy. Wpłynął na to przedewszystkiem fakt zmniejszonej produkcji Państwowych Zakładów Przemysłowo-Zbożowych z wyrobami prywatnego przemysłu młynarskiego.

Eksport mąki pośledniej pszennej z Pomorza wynosił 105 ton, wartości około 24 tysięcy złotych i kierowany był do Hamburga (Wolny Port) oraz do Gdańska z przeznaczeniem na dalszy eksport.

Ryż polerowany i mąka ryżowa pastewna: Eksport ryżu polerowanego i mąki ryżowej pastewnej wynosił w miesiącu lipcu br. 1.773,715 ton, wartości 477.486,01 zł., wobec 1.837,36 ton, ubiegłego miesiąca.

Z powyższej ilości wywozu przypada na eksport ryżu do Czechosłowacji, Niemiec i Turcji — 1.101,04 ton, wartości 399.768,55 zł. zaś na eksport mąki ryżowej pastewnej do Niemiec — 672,675 ton, wartości 97.717,46 zł.

Nasiona: Eksport różnych nasion z Pomorza wynosił ca 40 ton. wartości ca 16 tys. złotych. Rynkiem zbytu były Niemcy.

Makuchy: Eksport makuchów wynosił: 1) makuchów z ziarn palmowych — 25 ton, 2) makuchów lnianych — 90 ton — razem 115 ton, wartości ogólnej 24.400,— zł. Rynkiem zbytu były Niemcy. Eksport tych artykułów wskutek ograniczeń dewizowych w krajach importowych nie może się należycie rozwinąć.

Trzoda chlewna: Eksport nierogacizny z Pomorza w stanie żywym i bitym wynosił w miesiącu sprawozdawczym 3.362 sztuk, wartości 412.091,— zł., wobec 1315 sztuk, wartości 144.160,— zł. ubiegłego miesiąca. Rynkiem zbytu była Austrja (3145 sztuk), Czechosłowacja (117 sztuk), Francja (100 sztuk).

Eksport owiec w stanie bitym do Francji wynosił 771 sztuk, wartości 34.010,— zł. wobec 177 sztuk, wartości 6.574,— zł. ubiegłego miesiąca.

W miesiącu lipcu płacono dostawcom przeciętnie

za świnie wagi 150 kg.	— 110.— zł. za 100 kg
za świnie wagi 120 kg.	— 104 — 106.— zł. za 100 kg.
za owce	— 64 — 68.— zł. za 100 kg.

W stosunku do ubiegłego miesiąca ceny spadły na świnie o 6 — 10.— zł., zaś na barany o 4.— zł. na 100 kg.

Wobec zwiększenia wywozu w stosunku do czerwca b. r. należy stwierdzić, że w handlu eksportowym nastąpiła pewna poprawa, a to szczególnie wskutek udzielenia polskim firmom przez Austrję nadkontygentu przywozowego, który dla okręgu tutejszej Izby wynosił na lipiec b. r. 1000 sztuk świń.

O ile chodzi o eksport trzody na rynek francuski, należy stwierdzić, że brak możności tranzytu kolejowego przez Niemcy do Francji wpływa w dużym stopniu ujemnie na kalkulację eksportową.

Bekony i szynki: Eksport bekonów na rynek angielski z trzech bekoniarni wynosił w lipcu b. r. około 18.230 sztuk, wagi około 539.047 kg., wartości ca 785.580 zł

Eksport szynek wynosił ca 78 tys. kg, wartości ca 158.200 zł. Nadmienia się, że brak jest jeszcze danych z 5-ciu bekoniarni. Ceny świń bekonowych uległy znacznej zniżce, pomimo zmniejszenia się podaży na rynkach krajowych w związku z nastaniem żniw. Po części wpłynęło również na zniżkę cen surowca osłabienie konsumcji na rynku angielskim na skutek upałów. Spadek cen w stosunku do ubiegłego miesiąca wynosił około 8%. Przeciętne ceny płacone rolnikom za żywiec bekonowy wynosiły loco stacja załadowcza 88 — 96 zł. za 100 kg. Przeciętne ceny uzyskane za bekony na rynku angielskim wynosiły 49 — 51 sh za cwt.

Konie rzeźne: Eksport koni rzeźnych do Francji wynosił w lipcu b. r. 22 sztuk, wobec 40 sztuk ubiegłego miesiąca. Jedyną przyczyną zmniejszenia się eksportu jest szczupły kontyngent przyznany Polsce przez Francję na ten artykuł.

Drób bity: Eksport kur bitych do Prus Wschodnich wynosił 126 kg., wartości 150 zł.

Masło: Sytuacja na krajowym rynku maślanym w stosunku do czerwca b. r. nieco się polepszyła. Ceny masła lekko zwyżkowały. Wpłynął na to w pierwszej połowie miesiąca sprawozdawczego spadek dowozu masła, natomiast w drugiej połowie, rozpoczęcie się żniw, pociągające za sobą zwiększenie konsumcji masła wśród rolników. Zwyżka cen dotyczy jedynie rynku krajowego, ceny na rynkach zagranicznych pozostały bez zmiany.

Wskutek zwyżki cen masła na rynku krajowym i zmniejszonych dostaw — eksport tego artykułu z okręgu Izby spadł w stosunku do czerwca br. o ca 69%, t. j. wynosił około 470 beczek. Rynkiem zbytu była Belgja, Szwajcarja i w mniejszych ilościach Niemcy.

Materjały i wyroby drzewne: Sytuacja w pomorskim przemyśle drzewnym w stosunku do czerwca pozostawała bez zmiany. Ceny materjałów tartych spadły o ca 10%. Eksport wynosił około 770 m³ różnych materjałów, wartości około 38 tys. złotych. Eksport kierowano do Anglji, Danji, Czechosłowacji, Szwajcarji i Niemiec.

Listew na ramy do obrazów wywieziono na ogólną wartość

w czerwcu b. r.	— za 4922,33 zł.
w lipcu b. r.	— za 1832,19 zł.

Eksport kierowany był w czerwcu b. r. do Holandji i Indji Brytyjskich, zaś w lipcu do Afryki, Holandji i Syrji. W stosunku do eksportu w czerwcu i lipcu ubiegłego roku, eksport zmniejszył się o ca 98%.

Eksport klepek bukowych do beczek do masła zmniejszył się w czerwcu w stosunku do maja b. r. o ca 75%, t. j. wynosił 32 m³, wartości 2.000 zł, wobec 128 m³ w miesiącu maju. Objaw ten tłómaczyć należy brakiem zapotrzebowania z powodu niekorzystnej konjunktury na masło na rynkach zagranicznych. Eksport kierowany był do Holandji.

Dane eksportowe za lipiec podamy w następnem sprawozdaniu.

Eksport trocin bukowych do Niemiec wynosł 13 ton, wartośści 300 zł.

Eksport parkietów w lipcu b. r. wynosił 760 m³, wartości 7.200 zł.

Krzesła i fotele: Eksport krzeseł i foteli z Pomorza wynosił w lipcu b. r. 3.400 sztuk, wartości 23.800 zł. Rynkiem zbytu była Holandja. W stosunku do czerwca b. r., eksport zmniejszył się 30%. Sytuacja eksportowa naogół bez zmiany

Wiklina i wyroby wiklinowe: Wyrobów wiklinowych i wikliny wywieziono z okręgu Izby na ogólną wartość 45.680 zł., wobec 128.488 zł. ubiegłego miesiąca. Rynkiem zbytu była Estonja, Holandja, Szwajcarja i w małych ilościach Niemcy.

Sytuacja w tutejszym przemyśle wiklinowym w stosunku do czerwca była bez zmiany.

Wyroby gumowe: Eksport wyrobów gumowych zwiększył w stosunku do czerwca br. o ca 130% Ogólna ilość wywiezionego obuwia sportowego i zimowego wynosiła 146.612 par, wartości 199.266,89 zł. oraz 200 płaszczy gumowych i 82,10 m materjałów gumowych, wartości ogólnej 2.283,56 zł. Główną pozycję w eksporcie stanowiło obuwie sportowe. Eksport kierowany był do Anglji, Austrji, Belgji, Danji, Holandji, Persji, Rumunji i Szwajcarji.

Wyroby metalowe: Eksport wyrobów metalowych (rur zlewowych, odlewów kanalizacyjnych i sanitarji) wynosił w lipcu b. r. 77,5 ton, wartości 44.764,86 zł., wobec 153,3 ton, wartości 71.999,11 zł. ubiegłego miesiąca. Z cyfr tych wynika, że eksport w lipcu w stosunku do czerwca zmniejszył się o ca 50% w stosunku do takiego miesiąca ubiegłego roku o ca 48%. Eksport kierowano do Estonji, Finladji, Indji Holenderskich, Norwegji i Rumnji.

Firma Herzfeld & Victorius, Sp. Akc. w Grudziądzu poszukuje nowych odbiorców na rury szkockie i odlewy sanitarne po cenach rury — $ 3.— Gdynia, Gdańsk względnie Szczecin, sanitarja — $ 10,50 fob Gdynia Gdańsk względnie Szczecin.

Warunki płatności — kredyt wekslowy od 3—5 miesięcy przy odpowiedniej zdolności kredytowej odbiorców.

Maszyny i narzędzia rolnicze: Eksport maszyn i narzędzi rolniczych z powodu pogorszenia się konjunktury na zagranicznych rynkach zbytu — był w miesiącu sprawozdawczym zupełnie wstrzymany.

Skóry surowe: Eksport skór surowych cielęcych lekkich wynosił 5.000 sztuk wartości 12.583,60 zł. t. j. utrzymany był na poziomie eksportu w czerwcu. Przeciętne ceny płacone dostawcom za skóry wynosiły 2,50 zł za sztukę.

Firma Rzeźnicka Spółdzielnia Gospodarcza w Podgórzu (Toruń) poszukuje nowych odbiorców na skórę cielęce ciężkie, oraz skóry bydlęce lekkie i średnie na warunkach płatności — inkaso bankowe względnie akredytywy.

Dreny: Eksport dren do Niemiec wynosił 13.000 kg., wartości 4.400 zł.

Grzyby i jagody: Eksport jagód świeżych i grzybów świeżych wynosił z okręgu Izby przeszło 77 tys. kg., wartości ca 28 tys. złotych. Rynkiem zbytu były Niemcy i Anglja. Pozatem wywieziono również pewne ilości grzybów suszonych. Dane co do ilości wywozu nie są jednak zupełnie ścisłe, gdyż brak jest jeszcze cyfr wywozowych od jednej firmy eksportowej.

WIADOMOŚCI MORSKIE

KOMUNIKACJA GDYNI Z PORTAMI GOLFU.

Z uwagi na wzmożenie się importu bawełny przez Gdynię, Linja Gulf—Gdynia zdecydowała się, począwszy od 1 września 1932 r. uskuteczniać 3 odjazdy miesięcznie z portów Golfu, wchodzących w rachubę dla eksportu bawełny, tak że teraz każdego dziesiątego dnia jeden statek Linji Golf—Gdynia będzie ładował w jednym z portów powyższych. Przedstawicielem tej linji w Gdyni jest Bergenske Baltic Transports Ltd. Sp. z o. o. Gdynia, ul. Portowa.

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI.

W lipcu wyszło z portu antwerpijskiego 783 statków o pojemności 1.610.515 ton, podczas gdy w tym samym miesiącu roku ubiegłego wyszło 905 statków o pojemności 1.946.690 ton; w pierwszych siedmiu miesiącach tego roku odwiedziło Antwerpję 5.389 statków o pojemności 11.338.101 ton, co w porównaniu z rokiem poprzednim oznacza spadek o 712 statków o pojemności 1.829.774 tony.

STAN BELGIJSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ.

Z ostatniej statystyki wydanej przez „Administration de la Marine" wynika, że podczas gdy, z początkiem stycznia bieżącego roku flota belgijska składała się z 157 statków o pojemności 521.000 ton, to obecnie tonnaż ten zmniejszył się o ca 13.500 ton. Dwa większe towarzystwa okrętowe posiadające razem 44.000 ton znajdują się w chwili obecnej w likwidacji. W Antwerpji i w Gandawie unieruchomionych jest 62 statki belgijskie o pojemności 231.000 ton.

STAN SZWEDZKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Przed wojną składała się szwedzka flota handlowa z 2.942 statków o pojemności 1.224.143 ton brutto, bezpośrednio po wojnie z 2.533 statków o pojemności 1.035.656 ton, a w lipcu bieżącego roku z 2.481 statków o pojemności 1.800.956 ton.

RUCH STATKÓW W GOTENBURGU.

W lipcu ruch statków w Gotenburgu wynosił 983.000 ton netto, z czego przypadało na żeglugę przybrzeżną około 334.000 ton netto. W pierwszych siedmiu miesiącach bieżącego roku ruch statków wynosił 4.926.000 ton netto, co oznacza w porównaniu z tym samym okresem roku ubiegłego spadek o 342.000 ton.

RUCH STATKÓW W HAMBURGU.

W lipcu weszło do portu hamburskiego 1.549 statków o pojemności 1.521.194 tony netto. Pod względem przynależności państwowej zajmowały pierwsze miejsce Niemcy z 704.401 ton.

W tym samym miesiącu opuściło port hamburski 1.715 statków o pojemności 1.511.079 ton netto.

UNIERUCHOMIONY TONAŻ W HAMBURGU.

Z początkiem sierpnia w Hamburgu znajdowało się bezczynnych statków 177 o pojemności 761.532 ton brutto. W porównaniu z miesiącem lipcem stan się nieznacznie poprawił, ponieważ w miesiącu tym znajdowało się w Hamburgu bezczynnych statków 154 o pojemności 718.116 ton brutto.

POMOC RZĄDU WŁOSKIEGO DLA LINJI OKRĘTOWYCH.

„Gazzetta Officiale" donosi, że rząd włoski zerwał nową umowę z towarzystwem okrętowem „Lloyd Triestino" w celu utworzenia nowych linij, a zwłaszcza pomiędzy Lewantem a Dalekim Wschodem. Na mocy tego układu będzie towarzystwo okrętowe otrzymywać przez dziesięć lat roczne subsydjum w kwocie 900.000 funtów szterlingów. Towarzystwo zobowiązało się w ciągu 5-ciu lat wybudować około 30.000 ton nowych statków.

BEZCZYNNY TONAŻ WŁOSKI.

Według oficjalnych statystyk wydanych przez włoski departament morski przy Ministerstwie Komunikacji znajdowało się w portach włoskich w lipcu br. 281 statków bezczynnych o pojemności 644.342 ton brutto, podczas gdy w czerwcu włoski nieczynny tonaż wynosił tylko 583.497 ton.

NOWE POSPIESZNE POŁĄCZENIE Z NEW YORKIEM

Dnia 27 września nastąpi pierwszy odjazd włoskiego statku „REX" do Nowego Yorku. Komunikacja ta będzie utrzymywana statkami „REX" i „CONTE DI SAVOIA".

Podróż z Genui do Nowego Yorku będzie trwać 6 i pół dnia.

BUDOWA NOWEGO OLBRZYMA.

Prasa fachowa donosi, że towarzystwo okrętowe „Cunard Line" rozpocznie w przyszłym miesiącu budowę nowego statku pasażerskiego o pojemności 70.000 ton.

NOWE AMERYKAŃSKIE JEDNOSTKI MORSKIE.

Według ostatnich statystycznych danych przez „American Bureau of Shipping" znajdowało się w Stanach Zjednoczonych w lipcu 16 statków o pojemności 189.700 ton w budowie na stoczniach amerykańskich. Z tego 11 statków o pojemności 145.500 ton będzie przeznaczonych do przewozu pasażerów i towarów, trzy są statkami tankowymi, a reszta służyć będzie do przewozu wagonów.

Odjazdy i przyjazdy statków Gdynia—Gdańsk.

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia u. Danzig

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich — Tallinn — Wyborg — Helsingfors
Baltic Ports — Tallinn — Viborg — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

S/S Śląsk — 23. VIII. z Gdyni — 27. VIII. z Gdańska
S/S Cieszyn — 30. VIII. z Gdyni — 3. IX. z Gdańska

Do Rotterdamu — Rotterdam

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

S/S Cieszyn — 23. VIII. z Gdyni — 26. VIII. z Gdańska
S/S Tczew — 30. VIII. z Gdyni — 3. IX. z Gdańska

Ferdynand Prowe, Gdynia

S/S Phaedra 25. VIII. z Gdyni — 27. VIII. z Gdańska
S/S Juno 29. VIII. z Gdyni — 31. VIII. z Gdańska
S/S Forelle — 1. IX. z Gdyni — 3. IX. z Gdańska

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

S/S Cieszyn — 23. VIII. z Gdyni — 26. VIII z Gdańska
S/S Cieszyn — 6. IX. z Gdyni — 9. IX. z Gdańska

Ferdynand Prowe, Gdynia

S/S Ibis — 22. VIII. z Gdyni — 24. VIII. z Gdańska
S/S Forelle — 1. IX. z Gdyni — 3. IX. z Gdańska

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Gdynia

S/S Olga — 23. VIII. z Gdyni — 27. VIII. z Gdańska
S/S Tatti — 27. VIII. z Gdyni — 31. VIII. z Gdańska
S/S Sylt — 30. VIII. z Gdyni — 3. IX. z Gdańska

Do Bremy (Bremen)

Ferdynand Prowe, Gdynia.

S/S Fortuna — 22. VIII. z Gdyni — 27. VIII. z Gdańska
S/S Najade — 29. VIII. z Gdyni — 3. IX. z Gdańska
S/S Merkur — 5. IX. z Gdyni — 10. IX. z Gdańska

Do Londynu (London)

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

S/S Warszawa — 31. VIII. z Gdańska — 1. IX. z Gdyni
S/S Warszawa — 14. IX. z Gdańska — 15. IX. z Gdyni

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

S/S Baltonia — 23. VIII. z Gdańska — 25. VIII. z Gdyni
S/S Baltonia — 6. IX. z Gdańska — 8. IX. z Gdyni
S/S Baltonia — 20. IX. z Gdańska — 22. IX. z Gdyni

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

S/S Lublin — 24. VIII. z Gdańska — 25. VIII. z Gdyni
S/S Lwów — 31. VIII. z Gdańska — 1. IX. z Gdyni
S/S Lublin — 7. IX. z Gdańska — 8. IX. z Gdyni
S/S Lwów — 14. IX. z Gdańska — 15. IX. z Gdyni

Do Manchester — Liverpool — Swansea — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

F. G. Reinhold Ltd.

Statek ładuje w Gdyni do zachodnich portów Anglji co 8 — 10 dni
Steamer loads at Gdynia for West England about every 8 — 10 days.

Do portów francuskich — (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Havre — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

S/S Tiber — około — about — 27. VIII. z Gdańska
Uwaga: Statki ładują w Gdyni do portów francuskich co 8 — 10 dni
Notice: Steamer loads at Gdynia for France about every 8 — 10 days.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

S/S Jacobsen — z Gdyni w każdą środę — from Gdynia every Wednesday

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i zachodnio norweskich portów (West-Norway Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Ursa — ca 24. VIII. z Gdańska — ca 29. VIII. z Gdyni

Do Gothenburga i zachodnio-szwedzkich portów oraz Lubeki
Gothenburg — West-Swedish Ports — Lübeck

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Ursa — ca 24. VIII. z Gdańska — ca 29. VIII. z Gdyni

Do Kalmaru (Kalmar) — Karlskrony (Carlskrona) — Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Borgholm — 23. VIII. z Gdańska — 23. VIII. z Gdyni
S/S Borgholm — 27. VIII. z Gdańska — 27. VIII. z Gdyni

Do Oslo i wschodnio-norweskich portów
Oslo and East-Norway Ports

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Akershus — 29. VIII. z Gdańska — 2. IX. z Gdyni

Do Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbony — Sevilli — Gibraltaru — Casablanca oraz innych hiszpańskich i marokańskich portów.
(Pasajes — Bilbao — Oporto — Lisbon — Seville — Gibraltar — Casablanca — Spanish and Morocco Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Porto — ca 10. IX. z Gdańska

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego.
(Algeria — Egypt — Palestina — Syria — Turkey — Greece — Black Sea Ports).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

M/S Erland — 27. VIII. z Gdyni — 29. VIII. z Gdańska
M/S Nordland — 17. IX. z Gdyni — 19. IX. z Gdańska
M/S Gotland — 28. IX z Gdyni — 29. IX. z Gdańska

Do Malagi — Kartaginy — Alicante — Walencji — Tarragony — Barcelony — Marsylji — Genui — Livorno — Neapolu — Catanji — Messyny — Palermo
(Malaga — Cartagena — Alicante — Valencia — Tarragona — Barcelona — Marseilles — Genoa — Leghorn — Naples — Catania — Messina — Palermo).

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Palermo — ca 24. — 27. VIII. z Gdańska

Do Rio de Janeiro — Santos — Buenos Aires.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Equator — 1. IX. z Gdańska

Do Nowego Yorku (New York)

American Scantic Line

S/S Scanpenn z Gdyni ca 24. VIII.
S/S Scanmail z Gdyni ca 13. IX.
S/S Scanstates — z Gdyni ca 27. IX.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax

Linja Gdynia — Ameryka

S/S Polonia z Gdyni — 26. VIII.
S/S Pułaski z Gdyni — 14. IX.
S/S Pułaski z Gdyni — 19. X.

PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA

Homeward Sailings to Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Gdynia

American Scantic Line

Oczekiwane w Gdyni — Due to arrive Gdynia:
S/S Scanmail — 2. IX.
S/S Scanstates — 16. IX.

Linja Gdynia—Ameryka

S/S Pułaski — 8. IX.
S/S Polonia — 26. IX.
S/S Pułaski — 13. X.

Hamburg — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Hamburga — S/S Tatti — 24. VIII. — przyjazd do Gdyni 27. VIII.
z Hamburga — S/S Sylt — 27. VIII. — przyjazd do Gdyni 30. VIII
z Hamburga — S/S Lothar — 3. IX. — przyjazd do Gdyni 6. IX.

Brema — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Bremy — S/S Najade — 24. VIII. — przyjazd do Gdyni 29. VIII.
z Bremy — S/S Mercur — 31. VIII. — przyjazd do Gdyni 5. IX.
z Bremy — S/S Fortuna — 7. IX. — przyjazd do Gdyni 12. IX.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Rotterdamu — S/S Tczew — 26. VIII. —
S/S Cieszyn — 2. IX.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Rotterdamu — S/S Phaedra — 20. VIII. — przyjazd do Gdyni 25. VIII.
z Rotterdamu — S/S Juno — 23. VIII. — przyjazd do Gdyni 29. VIII.
z Rotterdamu — S/S Forelle — 27. VIII. — przyjazd do Gdyni 1. IX.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A. — P. A. M.

z Antwerpji — S/S Cieszyn — 31. VIII.
z Antwerpji — S/S Śląsk — 14. IX.

Ferdynand Prowe, Gdynia

z Antwerpji — S/S Forelle — 25. VIII. — przyjazd do Gdyni 1. IX.
z Antwerpji — S/S Ibis — 3. IX. — przyjazd do Gdyni 12. IX.
z Antwerpji — S/S Forelle — 15. IX. — przyjazd do Gdyni 22. IX.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Londynu — S/S Warszawa — 25. VIII.
z Londynu — S/S Warszawa — 8. IX
z Londynu — S/S Warszawa — 22. IX.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

Oczekiwane w Gdańsku
Expected at Danzig
S/S Baltonia — 21. VIII.
S/S Baltonia — 4. IX.

Oczekiwane w Gdyni
Expected at Gdynia
S/S Baltonia — 23. VIII.
S/S Baltonia — 6. IX.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish-British Steamship Co. Ltd.)

z Hull — S/S Lwów — 28. VIII.
z Hull — S/S Lublin — 4. IX.
z Hull — S/S Lwów — 11. IX.

Tallinn — Wyborg — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk
Tallin (Reval) — Viborg — Helsingfors — Gdynia — Danzig

„Żegluga Polska" S. A. — Finska Angfartygs A. B.

Z Tallinna
from Tallinn
S/S Poseidon — 23. VIII.
S/S Śląsk — 30. VIII.

z Wyborga
from Viborg
S/S Śląsk 1. IX.

z Helsingforsu
from Helsingfors
S/S Poseidon — 27. VIII.
S/S Poseidon — 3. IX.

Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkierka — Gdańsk
Bordeaux — La Pallice — Le Havre — Dunkirk — Danzig

F. G. Reinhold Ltd.

z — from
Bordeaux — La Pallice
S/S Tiber — około — about 8./9. VIII.
S/S Skjold — około — about 22./23. VIII.
S/S Seine — około — about 9./10. IX.

z — from
Havre — Dunkirk
S/S Skjold — około — about 27./29. VIII.
S/S Skjold — około — about 14./16. IX.

Manchester — Liverpol — Swansea — Gdańsk (Danzig)

F. G. Reinhold Ltd

ładuje — loads at
Manchester
około — about
S/S Hjartholm
22./23. VIII.

ładuje — loads at
Liverpool
około — about
S/S Hjartholm
24./31. VIII.

ładuje — loads at
Swansea
około — about
S/S Hjartholm
2./3. IX.

Portugalja (Portugal) — Kopenhaga (Copenhagen) — Gdynia

F. G. Reinhold Ltd.

from Lisbon about	from Oporto	at Copenhagen and Gdynia about
S/S Tomsk 18. VIII.	20. VIII.	27. VIII.
S/S Algarve 2. IX.	4. IX.	11. IX.

Morze Śródziemne — Gdynia — Gdańsk
Mediterranean Sea — Gdynia — Danzig

z Hiszpanji — from Spain
S/S Albania
Tarragona — 22. VIII.
Valencia — 23. VIII.
Alicante — 24. VIII.
Almeria — 25. VIII.
Malaga — 26. VIII.

Porty Golfu — Gdynia
Golf Ports (U. S. A. Cotton and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

M/S Vasaholm — ładuje w New York. Orleans, Galveston (Houston) w II. połowie sierpnia — loads at New Orleans, Galveston (Houston) in 2-nd half of August.

M/S Tortugas ładuje w New Orleans, Galveston (Houston) 5/15 września — loads at New Orleans, Galveston (Houston) 5/15 of September.

M/S Toledo — ładuje w New Orleans, Galveston (Houston) 15/24 wrześnie — loads at New Orleans, Galveston (Houston) 15/24 od september.

M/S Stureholm — ładuje w New Orleans, Galveston (Houston) 25. IX. — 5. X. loads at New Orleans, Galveston (Houston) 25. IX. — 5. X.

Buenos Aires — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Bore VIII — ładuje w Buenos Aires w końcu sierpnia na początku września — loads at Benuos Aires end of August — beginning of September.

Rio de Janeiro — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

S/S Bore IX — ładuje w połowie sierpnia — loads in the Half of August
S/S Bore VIII — ładuje w połowie września — loads in the Half of September.

Lewant — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

M/S Nordland — ładuje w końcu sierpnia — loads End of August.

Zachodnie Marokko — Gdańsk (West-Morocco — Danzig)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

S/S Porto — ładuje ca 20. VIII. w Casablanca, Mogador, Mazagan — loads about 20. VIII. at Casablanca. Modagor, Mazagan.

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ZNIŻKA CŁA NA PESTKI MOREL GHEJSI.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu komunikuje, że w okresie od 1. grudnia 1932 r. do 1 lutego 1933 r. cło „na pestki egzotycznej odmiany moreli t. zw. „ghejsi" za pozwoleniem Ministerstwa Skarbu" będzie wynosić 43 zł. za 100 kg. — zamiast 172 zł. za 100 kg., które obowiązuje obecnie.

Jednocześnie Ministerstwo komunikuje, że warunkiem uzyskania tego zniżonego cła, będzie eksport do Persji, dokonany w stosunku wartościowym 1 : 6.

IMPORT POLSKICH ZIEMNIAKÓW PRZEZ BERGEN OP ZOMM.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni komunikuje, że na podstawie noty słownej z dnia 2. bm. zakomunikowanej Ministerstwu Spraw Zagranicznych przez Poselstwo Holenderskie w Warszawie, Urząd Celny w Bergen Op Zomm został dodatkowo zaliczony do tych urzędów, przez które dopuszczalny jest import ziemniaków pochodzenia polskiego.

KONTROLA NASION ROŚLIN SZLACHETNYCH W JUGOSŁAWJI

W Izbie Przemysłowo-Handlowej jest do przejrzenia tłumaczenie rozporządzenia jugosłowiańskiego ministerstwa rolnictwa o kontroli nasion roślin szlachetnych przy wwozie i obrocie wewnętrznym.

W SPRAWIE EKSPORTU RAKÓW DO FRANCJI.

Inicjatywa Konsulatu Generalnego R. P. w Paryżu w sprawie eksportu raków znalazła żywy oddźwięk w Syndykacie Przedstawicieli i Importerów Produktów Polskich we Francji, który idąc za radą Konsulatu wyłonił specjalną Sekcję raczaną i rybną.

Sekcja ta opracowała referat w sprawie organizacji eksportu polskich raków do Francji, ujmując w nim zwięźle i rzeczowo całe zagadnienie, oraz podając jednocześnie projekt zmierzający do usunięcia dotychczasowych błędów i wyeliminowania konkurencji niemieckiej.

Sekcja raczana i rybna dąży:

1) Do Do stworzenia w Warszawie i we Francji, w pobliżu granicy francusko-niemieckiej, stacji przeładowczych i sortowni raków;

2) Do skoordynowania akcji sprzedaży na rynku francuskim, skupiając o ile możności wszystkich przedstawicieli polskich firm eksportowych oraz francuskich importerów-hurtowników w Syndykacie.

3) Do należytego uświadomienia zbieraczy i eksporterów raków w Polsce, informując ich jaki towar i kiedy należy wysyłać; jak go segregować, przygotowywać do drogi, zapakować itp. Sekcja opracowuje w tym względzie oddzielny referat.

4) Do poprawy warunków transportowych. Na specjalną uwagę zasługuje fakt, iż Sekcja uzyskała specjalną taryfę przewozową na jednej z linji lotniczych, dzięki której, jeżeli uwzględnić zmniejszenie śmiertelności raków przy krótkotrwałym transporcie, ten ostatni kalkulowałby się lepiej niż koleją.

W SPRAWIE IMPORTU CHMIELU DO ŁOTWY.

Konsulat R. P. w Rydze powiadamia, iż przywóz chmielu do Łotwy jest skomplikowany i możliwy jedynie po uzyskaniu zezwolenia przywozowo-kontyngentowego.

Władze łotewskie udzielają obecnie takich zezwoleń jedynie w tym wypadku, o ile importer sprowadzający towar polski zobowiąże się do zakupienia i wyeksportowania z Łotwy do Polski wartościowo odpowiedniej ilości jakiegokolwiek towaru pochodzenia łotewskiego.

Ponieważ w ostatnich dniach zezwolenie na przywóz większej ilości chmielu polskiego wzamian za inne towary z bardzo wielkiemi trudnościami otrzymała już jedna polska organizacja chmielarska, przeto uzyskanie dalszych zezwoleń importowo-kontyngentowych na przywóz chmielu z Polski do Łotwy obecne natrafiłoby przypuszczalnie na jeszcze większe trudności, gdyż zorganizowane browary łotewskie importują chmiel z Niemiec; ogólne zaś zapotrzebowanie chmielu na Łotwie nie jest wielkie.

KOMUNIKATY

W SPRAWIE OSTATNIEJ REFORMY TARYFY DROBNICOWEJ.

Przeprowadzona z dniem 1 maja br. reforma taryfy drobnicowej miała na celu zwalczenie konkurencji samochodowej. Koncepcja ściągnięcia z powrotem na kolej — względnie utrzymania przy kolei przewozów, które uciekały na samochód, przeprowadzona została zbyt jednostronnie tj. wyłącznie pod kątem widzenia fiskalnym, z zupełnem pominięciem społeczno-gospodarczego znaczenia kolei i jej charakteru instytucji użyteczności publicznej.

Wprowadzenie jednej tylko klasy drobnicowej stanowi jaskrawy przykład dawno już zarzuconej taryfikacji według t. zw. systemu naturalnego, który nie uwzględniał przewozowej zdolności płatniczej poszczególnych towarów, mając na uwadze tylko koszt własny plus zysk.

Reforma taryfy drobnicowej cały ciężar obniżki stawek przewozowych na towary cenniejsze, mające skłonność do przechodzenia na samochód, przerzuciła na towary tańsze (dawne klasy IV i V), nie licząc się z tem, że znaczna część tych towarów już poprzednio z trudem znosiła wysokie opłaty taryfy drobnicowej.

W ten sposób P. K. P. zrealizowały w małym zakresie to, czem prywatne koleje angielskie groziły rządowi, o ile nie zahamuje nadmiernej konkurencji samochodowej, tj. podniesieniem taryf na towary masowe i małowartościowe, czyli takie, które nie mogą przejść na samochody i niezmiernie liche drogi — uderzyły z całą bezwzględnością w drobne przewozy towarów o niskiej przewozowej zdolności płatniczej. Możnaby to określić w ten sposób, że kolej wykorzystala swoje stanowisko monopolisty w stosunku do towarów tańszych, aby towary opłaciły koszta walki konkurencyjnej w tej dziedzinie, gdzie monopol kolei nie istnieje. I tu leży antyspołeczny charakter nowej taryfy drobnicowej.

Takie ujęcie sprawy prowadzi bowiem niewątpliwie do paraliżowania obrotu towarów taryfowych według dawnych klas IV i V. a które nie zostały włączone do taryfowego w drobnych partjach towarów tańszych. A obrót taki szczególniej w obecnej dobie konjunkturalnej — oraz przy naszym strukturalnym braku kapitału obrotowego jest bardzo aktualny.

W tym stanie rzeczy szkody społecznej polegającej na hamowaniu obrotu towarowego powstanie i szkoda dla kolei, która swego celu fiskalnego nie osiągnie. gdyż liczne przewozy towarów dawnej klasy IV i V zanikną lub przejdą na inne środki transportu, chociażby mniej sprawne, jak np. na przewóz konny.

Z powyższych względów wynika konieczność poddania gruntownej rewizji listy towarów, taryfowych według dawnych klas IV i V, a które nie zostały włączone do taryf wyjątkowych R 6 oraz stworzenie dla nich odpowiednich taryf, któreby nie były droższe od taryf dawniej obowiązujących.

WPŁYW KRYZYSU NA RUCH PRZEDSIĘBIORSTW NA POMORZU.

Kryzys gospodarczy odbija się także w poważnym stopniu na stanie ilościowym przedsiębiorstw na Pomorzu. Począwszy od roku 1929 ulega ilość placówek gospodarczych zmniejszaniu. Z katastru firmowego prowadzonego przez Izbę i z cyfr wykupionych świadectw przemysłowych wynika, że największy procent likwidacji przypada na przemysł. Likwidacje przedsiębiorstw przemysłowych mają miejsce we wszystkich kategorjach i działach przemysłu. W handlu natomiast zachodzi najczęściej zmiana właściciela lub też rodzaju wykonywanych czynności. Również ujawnia się w handlu i przemyśle tendencja do ograniczenia rozmiarów przedsiębiorstwa, czego dowodem jest wykup niższych kategoryj świadectw przemysłowych. Pozatem zwiększa się dysproporcjonalnie ilość przedsiębiorstw wykupujących świadectwa półroczne.

SPRAWY PODATKOWE.

W memorjale z dnia 5. 8. 32 r. Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni występowała do Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz Skarbu z prośbą przeklasyfikowania miasta Gniew z III do IV klasy miejscowości w zrozumieniu ustawy o państwowym podatku przemysłowym, motywując prośbę tem, że zaszeregowanie m. Gniewu przed zniesieniem powiatu gniewskiego do III. klasy w stosunku do ilości mieszkańców było niestosunkowe.

WNIOSKI DOTYCZĄCE KSIĄG HANDLOWYCH.

Postanowienie art. 280 nowego kodeksu karnego przewiduje surowe kary za nieprowadzenie lub wadliwe prowadzenie ksiąg handlowych. Ponieważ kodeksy handlowe obowiązujące na terenach 3 zaborów różnie traktują sprawę definicji kto jest obowiązany do prowadzenia ksiąg handlowych, Związek Izb sprawę powyższą przedstawi kompetentnym władzom, proponując zawieszenie mocy art. 280 K. K. aż do czasu wydania jednolitego kodeksu handlowego, któryby sprawę prowadzenia ksiąg handlowych unormował według niemieckiego kodeksu handlowego.

Na podstawie zgodnej opinji wszystkich Izb Przemysłowo-Handlowych — Związek Izb w Warszawie w memorjale z dnia 16. 8. 32. r. wystąpił do Ministerstwa Skarbu z prośbą o uznanie ksiąg handlowych w zrozumieniu art. 76 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (księgowość uproszczona), które zostały założone przed dniem 18. 5. br. t. zn. przed ogłoszeniem rozporządzenia Ministerstwa Skarbu o prowadzeniu, badaniu i ocenie ksiąg handlowych dla celów państwowego podatku przemysłowego.

TARGI W SAO PAULO.

Izba Handlu Importowego w Sao Paulo, rozwijając dalszą akcję w sprawie międzynarodowych targów, uzyskała od brazylijskiego Towarzystwa Okrętowego „Lloyd Brazylijski" następujące ulgi na przewóz eksponatów i gości na targi:

50% zniżki od normalnego frachtu na eksponaty, konsygnowane na targi w portach krajowych i zagranicznych,

40% zniżki od normalnej ceny biletów okrętowych w obie strony sprzedanych w portach krajowych,

30% zniżki od normalnej ceny biletów w obie strony sprzedanych w portach zagranicznych.

Sprzedaż biletów z powyższą zniżką rozpocznie się we wszystkich agencjach i przedstawicielstwach „Lloydu Brazylijskiego" dn 12 października i trwać będzie do 12 listopada 1932 r.

„Lloyd Brazylijski" utrzymuje regularną komunikację towarową z portem w Gdyni.

URLOP DYREKTORA IZBY.

Dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni p. Henryk Krupski wyjechał dnia 18 sierpnia br. na 6-cio tygodniowy urlop wypoczynkowy; w czasie jego nieobecności zastępują go wicedyrektorzy pp.: Cieśliński i Kawczyński.

ZAPRZYSIĘŻENIE NOWYCH RZECZOZNAWCÓW PORTOWYCH.

Dnia 12 sierpnia br. zaprzysiężeni zostali przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni dwaj nowi rzeczoznawcy portowi, a mianowicie p. Włodzimierz Raczkowski, jako rzeczoznawca zbożowy i ziemniaczany oraz p. Franciszek Ziółkowski, jako rzeczoznawca dla śledzi i owoców południowych.

SŁUŻBA INFORMACYJNA IZBY.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni zwraca uwagę firmom utrzymującym kontakt handlowy z zagranicą, że jej referaty statystyczny i eksportowy udzielają na żądanie informacyj o odnośnych możliwościach handlowych. Również w związku z ograniczeniem możliwości nabywania artykułów zagranicznych, udziela Izba informacyj o krajowym rynku. Ten dział służby informacyjnej podkreśla się specjalnie, gdyż dotychczas nie był on dostatecznie wykorzystywany przez zainteresowane firmy na Pomorzu.

W czasie od 1 do 15 bm. otrzymała Izba zaledwie 20 odnośnych zapytań.

„POL-BRIT".

„Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe S. A. w Gdyni utrzymuje własnemi statkami regularną komunikację tygodniową towarową i pasażerską między Gdynią i Gdańskiem a portami Wielkiej Brytanji: Londynem i Hull.

Wszystkie statki Towarzystwa są wyposażone w wygodne pomieszczenia pasażerskie i posiadają nowoczesne chłodnie dla przewozu szybkopsujących się ładunków jak bekony, masło, jaja itp.

Towarzystwo uruchomiło niedawno na linji Gdynia—Gdańsk—Hull dwa nowowybudowane statki „Lublin" i „Lwów", których najnowsze urządzenia specjalnie są przystosowane do potrzeb tej linji.

Towarzystwo posiada Oddział w Warszawie i Agentury w Gdańsku, w Londynie i w Hull".

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

Bliższe szczegóły, jak również dokładne adresy odnośnych firm poda Izba na żądanie stron zainteresowanych. Osobom nieposiadającym przedsiębiorstwa handlowego lub przemysłowego, jak również firmom z poza okręgu Izby (Pomorze) udziela się informacji po nadesłaniu 1 zł. na koszty pocztowe.

203. Pewna firma w Caracas (Venezuela) eksportująca towary kolonjalne, głównie kakao i kawę, poszukuje odbiorcy.
204. Pewna firma hiszpańska pragnie nawiązać stosunki handlowe z importerami czerwonej i żółtej ochry.
205. Firma gdańska poszukuje dostawców bitego drobiu.
206. Firma w Szanghaju (Chiny) zamierza nawiązać bezpośredni kontakt handlowy z firmami importowemi i eksportowemi, szczególnie branży kolonjalnej w Gdyni.
207. Firma holenderska (Amsterdam) chciałaby nawiązać kontakt z eksporterami zajęcy, tuczonych gęsi itp.
208. Firma francuska (Marsylja) pragnie importować z Polski suszone jarzyny (fasolę, groszek zielony itp.).
209. Firma gdańska pragnie wejść w kontakt z hurtownikami jaj na Pomorzu.
210. Firma gdańska ma zamiar zkupywać większe ilości masła na Pomorzu.

Przegląd prawodawstwa.

1) Łącznie z ogłoszonem rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej **o ograniczenu nadmiernych wynagrodzeń w przedsiębiorstwach,** które weszło w życie 25. 6. br. Minister Sprawiedliwości wydał rozporządzenie wykonawcze z mocą obowiązującą od 16 sierpnia br., które zawiera przepisy odnośnie powództwa i wniosków o ustalenie wynagrodzenia, toku postępowania a w szczególności dowodów świadków stron. Właściwą instytucją sądową jest Wydział Handlowy Sądu Okręgowego (Dz. U. R. P. 70/32 poz. 640).

2) Z dniem 1 września br. wchodzi w życie jednolity polski kodeks karny oraz prawo o wykroczeniach. Przepisy wprowadzające kodeks karny i prawo o wykroczeniach przewidują, że z dniem wejścia w życie powyższych praw tracą także moc przepisy karne innych ustaw, dotyczące przedmiotów unormowanych w kodeksie karnym i w prawie o wykroczeniach. (Dz. U. R. P. 60/32 poz. 572 i 573).

3) Na podstawie ustawy **o przyjęciu egzekucji administracyjnej przez władze skarbowe** oraz o postępowaniu egzekucyjnem władz skarbowych Rada Ministrów wydała rozporządzenie w powyższej sprawie, mocą którego egzekucje wszelkiego rodza-

ju świadczeń pieniężnych, które mogą być ściągane w trybie administracyjnym, przeprowadzają urzędy skarbowe. Egzekucja w trybie administracyjnym jest dopuszczalna tylko z ruchomości oraz z wierzytelności pieniężnych i praw majątkowych niezabezpieczonych na nieruchomości lub na wierzytelności hipotecznej. Egzekucja z nieruchomości jest dopuszczalna tylko w drodze sądowej. Rozporządzenie w następnych działach omawia właściwość i zakres działania władz i organów egzekucyjnych, wypadki zawieszenia i umorzenia egzekucji, wyeliminowanie mienia nieulegającego egzekucji oraz zawiera tabelę opłat egzekucyjnych; Rozporządzenie powyższe weszło w życie na całym obszarze Rzeczypospolitej z dniem 1 sierpnia 32 r. z wyjątkiem miast, będących siedzibami urzędów wojewódzkich, na których to obszarach obowiązuje z dniem 1. 9. 32. (Dz. U. R. P. 62/32 poz. 580).

4) Znowelizowanie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej **o monopolu spirytusowym, opodatkowaniu kwasu octowego i drożdży oraz sprzedaży napojów alkoholowych wejdzie w życie 1 września 1932.** (Dz. U. R. P. 63/32 poz. 586).

5) Na podstawie art. 3 ustawy **o Państwowej Radzie Kolejowej,** Minister Komunikacji wydał rozporządzenie wykonawcze, na podstawie którego odbędą się wybory do Rady. Mandat członka trwa 3 lata. Wybory odbywać się będą grupami przedstawicieli: Związku Miast Polskich, powiatowych Związków komunalnych, Związku Powiatów Rzeczypospolitej, Większych miast i organizacji gospodarczo-społecznych. (Dz. Ust. Nr. 63/32. p. 590).

6) Weszło w życie 27. 7. br. nowe rozporządzenie Min. Spraw Wewnętrznych **o dozorze nad mięsem i przetworami mięsnemi.** Rozporządzenie zawiera postanowienia ogólne oraz rygory odnośnie sprzedaży i urządzenia wytwórni mięsa i jego przetworów. W postanowieniach końcowych Wojewódzka władza adminstracyjna została upoważnioną do czynienia ustępstw i ulg, od przepisów przewidzianych w mowie będącym rozporządzeniu. (Dz. Ust. Nr. 64/32 poz. 603).

7) Minister Przemysłu i Handlu wydał rozporządzenie **o sposobie prowadzenia rachunków przejściowych różnic kursowych,** oparte na ustawie o tymczasowym stosowaniu wyjątkowych zasad bilansowania. Według tego rozporządzenia płatnicy państwowego podatku dochodowego, którzy zamierzają zrównoważyć różnice kursowe, powstałe z przerachowania należności i zobowiązań w walutach obcych niespłaconych w ciągu roku operacyjnego, mogą utworzyć specjalny rachunek przejściowy różnic kursowych według zasad wyszczególnionych w rozporządzeniu, o czem winni zawiadomić właściwą władzę skarbową. Rozporządzenie powyższe ma zastosowanie do bilansów zamykanych po dniu 30. 6. 1931 r. (Dz. Ust. Nr. 64/32, poz. 604).

8) Zgodnie z ogłoszonem rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej o przedsiębiorstwie „Polski Monopol Solny" — Minister Skarbu wydał rozporządzenie **o obrocie solą.** Rozporządzenie to zanulowało dotychczas obowiązujące rozporządzenie wykonawcze Ministra Skarbu z dnia 24. 11. 1930 i w swych postanowieniach omawia szczegółowo sprzedaż soli na spożycie przez ludzi, na cele przemysłowe i hodowlano-rolnicze i nadzór nad przedsiębiorstwami produkującymi oraz zużywającymi sól. Do nabywania i sprzedaży soli kąpielowej nie potrzeba żadnego zezwolenia.

Ceny soli ustalono:

warzonka za paczkę 1 kg.	0,46 zł.
warzonka za paczkę ½ kg.	0.25 zł.
sól biała za 1 kg.	0,36 zł.
sól szara 1 kg.	0,26 zł.
sól przemysłowa za 50 kg.	3.75 zł.
sól w bryłach dla bydła za 50 kg.	3,25 zł.
sól bydlęca skażona za 50 kg.	2,75 zł.

(Dz. Ust. 65/32. poz. 609, 610).

9) Z dniem 16 sierpnia br. weszło w życie rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości **o rejestrze zastawowym drzewnym i znakach zastawnych.** Rozporządzenie postanawia, że w każdym sądzie grodzkim prowadzony będzie rejestr zastawowy drzewny dla okręgu danego sądu, oddzielnie dla każdego działu przemysłu i handlu drzewnego względnie gospodarstwa leśnego. Wnioski o wpis do rejestru zastawowego winne być składane na na piśmie, z załączeniem dokumentów w oryginale. Umowa zastawnicza winna zawierać dokładne określenie przedmiotu zastawu, przyczem drewno, na którem ustanowiono rejestrowe prawo zastawu winno być oznaczone znakami dla odróżnienia od innego drewna, będącego w posiadaniu zastawcy. (Dz. U. Nr. 70/32. poz. 639).

FIRMY PORTOWE, UPOWAŻNIONE DO ZAŁATWIANIA FORMALNOŚCI CELNYCH W PORCIE GDYŃSKIM.

1. American Scantic Line, Gdynia-Port, tel. 1731, 1732.
2. Chołdnia i Składy Portowe, Gdynia-Port, tel. 1539, 1575
3. Warszawskie Towarzystwo Transportowe, ul. Świętojańska tel. 1331, 1350.
4. „Warta" Tow. Ekspedycyjne Spółka z ogr. odp. Gdynia-Port tel. 1290, 1219
5. Atlantic, Gdynia, ul. Portowa, tel. 1617, 1809.
6. „Pantarei" Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe Sp. Akc. Gdynia-Port, tel. 1636, 1637.
7. Schenker i Spółka Międzynarodowe Transporty, Gdynia, ul. Starowiejska. tel. 1823, 1909. (Centrala Warszawa).
8. C. Hartwig, Gdynia, ul. Portowa tel. 1230, 1231. (Centrala Poznań).
9. Północne Towarzystwo Transportowe i Ekspedycyjne Sp. Akc. Gdynia-Port tel. 1261. (Centrala Warszawa).
10. Polski Lloyd Sp. Akc. Gdynia, ul. Świętojańska tel. 1432 (Centrala Warszawa).
11. Juljusz Hermann i Spółka, tel. 1258 (Centrala Warszawa).
12. Ekspedblok Dom Ekspedycyjno-Transportowy Gdynia, ul. Świętojańska dom Łończuka tel. 1262. (Centrala Warszawa).
13. Minkiewicz Tadeusz Dom Handlowo-Ekspedycyjny, Gdynia.